

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 190 (2024)

Heft: 8

Artikel: Der lange Weg vom Boden in die Luft

Autor: Tschirren, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063585>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Der lange Weg vom Boden in die Luft

◀ Ein F/A-18-Pilot bereitet sich auf einen Flug vor.
Bild: Philipp Schmidli, VBS

Rund 400 Männer und Frauen wollen pro Jahr Jet- oder Helipilot werden. Die allerwenigsten schaffen es. Mit der Einführung des F-35A werden die Pilotenschüler rund ein Fünftel weniger Flugstunden als mit dem F/A-18 haben.

Hans Tschirren

«Kreisrunde Kondensstreifen vor dunkelblauem Himmel, kurz darauf dumpfes Grollen. Ergriffen, fasziniert, ein paar Härchen stellen sich auf und dieses Gefühl ist wieder da. Ich will das auch, ich will im Cockpit eines Kampfjets die Kontrolle über den Speed und diese Maschine haben. Ich muss alles daran setzen, dass ich eines Tages auch da oben sein kann.»

So oder ähnlich dürfte es vielen jungen Leuten ergehen, wenn sie hoch am Himmel der Luftwaffe beim Training zugeschaut haben. Aber vom Träumen alleine wird man nicht Militärpilot. Es braucht den bedingungslosen Willen, die Hürden, die sich einen in den Weg stellen, zu meistern. Berufsmilitärpiloten und -pilotinnen der Schweizer Luftwaffe fliegen Kampfflugzeuge, Helikopter oder Transportflugzeuge. Neben dem Luftpolizeidienst finden Trainingsmissionen im In- und Ausland statt. Diese beinhalten Luftbetankung, Nachtflüge, Überschallflüge, Erdkampf und Übungen mit anderen Nationen.

Wie es beginnt

Wie läuft der Prozess der Selektion zum Piloten ab? Die Entscheidung «ich will»

muss im Alter ab 17 bis spätestens 23 Jahren getroffen werden. In Ausnahmefällen ist es bereits ab 16 Jahren möglich, sich für die Selektion anzumelden. Sphair ist das Eingangsportal für künftige Militärpiloten, egal ob für Jets, Helikopter oder Drohnen sowie weitere Aviatikberufe. «Sphair» ist keine Abkürzung, sondern ein Kunstwort. Der Name soll an Sphäre und damit an Weite und Raum erinnern. Auf der Website von Sphair besteht die Möglichkeit, Online-Tests durchzuarbeiten. Sie dienen der individuellen Vorbereitung und sind ein guter Indikator dafür, was einen später erwartet. Sie sind aber nicht identisch mit den Tests am Screening und sie werden auch nicht laufend angepasst. Zum Screening melden sich pro Jahr durchschnittlich zwischen 350 bis 400 Kandidaten und Kandidatinnen an. Die meisten scheiden mangels Vorbereitung oder wegen zu wenig ausreichend kognitiver Fähigkeiten aus.

Beim Screening im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf gilt es Tests in Englisch, Kopf- und schriftliches Rechnen, dem räumlichen Vorstellungsvermögen oder punkto Merkfähigkeit, Konzentrationsvermögen und technischem Verständnis zu bestehen. Hinzu wird die Wahrnehmung und die Persönlichkeit unter die Lupe genommen. Die Performance muss in allen Prüfungen ausgeglichen sein, konkret gilt es je

mindestens 70 Prozent zu erreichen. Ein Test, der nicht so gut lief, kann nicht mit einem überdurchschnittlichen Ergebnis in einem anderen Bereich kompensiert werden. Die Tests sind immer unter Zeitdruck zu absolvieren.

Wer das Screening bestanden hat, kann sich bei einer Flugschule anmelden. Dabei handelt es sich um eine weitere Eignungsabklärung mit Praktikumscharakter. Diese umfasst elf Flüge mit einer Flugzeit von rund 8,5 Stunden und etwa 20 Landungen. Die geflogenen Stunden können einer auf privater Basis absolvierten Privatpilotenausbildung angerechnet werden. Zur Erlangung eines Privatpilotenlizenzen gilt es, mindestens 45 Flugstunden bis zur Prüfung absolviert zu haben. Das Sphair-Pilotenpraktikum wird auf diversen einmotorigen Flugzeugen geflogen. Daraus resultiert schliesslich die Empfehlung der Sphair an die Luftwaffe oder auch für die Swiss. Erst danach folgt die Berufseignungsabklärung.

Ab in die Höhe

Bei der Berufseignungsabklärung gibt es zunächst ein eintägiges Eignungsgespräch mit einem Psychologen des Fliegerärztlichen Instituts. Diesem folgt eine zweitägige flugpsychologische Abklärung mit einem aktiven Militärpiloten samt medizinischem Tauglichkeitstest. Am Simulator haben die Kandidaten dann vier Missionen in einem PC-7 zu bestehen. Diese Abklärung dauert fünf Tage und wird jeweils auf dem Militärflugplatz in Locarno im Sommer durchgeführt.



Noch am Boden, aber bereits mit Himmelsgefühl: ein Flugschüler im PC-21-Simulator. Bild: VBS

Danach geht es wieder in die Luft. Bedingung zur Zulassung für die fliegerische Selektion auf dem PC-7 ist ein Offiziersgrad. Auch in dieser letzten Phase können Kandidaten immer noch ausscheiden. Die militärfliegerische Grundausbildung auf dem PC-7 dauert sechs Monate und umfasst rund 120 Flugstunden. Danach wird die Klasse entweder in Lufttransport oder Luftverteidigung aufgeteilt. Wer in einen Jet will, gelangt über den PC-21 schliesslich zum F/A-18. In zehn Monaten werden damit rund 80 Flugstunden absolviert. Pro Jahr werden sechs bis acht neue Jetpiloten brevetiert.

Vorgängig erhalten aber alle noch die Ausbildung zum Linienpiloten bei der Lufthansa im Aviation Training Center. Die dabei erlangte Linzenz wird «eingefroren». Diese Ausbildung nimmt ein Jahr in Anspruch.

Was ändert sich mit dem F-35A?

Die Pilotenausbildung wird mit Einführung der F-35A sehr ähnlich bleiben. Viele Verfahren und Übungen werden mehrheitlich in den F-35-Simulatoren erfolgen, denn dieser Jet bietet neue Fähigkeiten, die trainiert werden müssen. Der Austausch mit anderen Luftwaffen ist bereits intensiv. Um sich mit dem neuen Kampfflugzeug vertraut zu machen, wird ab 2027 eine Kerngruppe von

Flugbesatzungen und Unterhaltspersonal in den USA ausgebildet. Die weiteren Ausbildungen erfolgen anschliessend mit eigenen Mitteln in der Schweiz. Der Echteinsatz mit Lenkwaffen und Präzisionsmunition findet jeweils in den USA statt.

Die Grundausbildung der Schweizer F-35A-Pilotinnen und -Piloten wird wie heute auf dem Pilatus PC-7 und PC-21 erfolgen. Vermutlich wird auf Letzterem mehr trainiert. Anschliessend erfolgt die Umschulung auf den F-35A. Der Umschulungskurs kombiniert das Simulatortraining mit Echtfügen. Der US-Ausbildungsplan für den einsitzigen F-35A hat sich bewährt. Auf dieser Grundlage wurden weltweit schon über 2200 Pilotinnen und Piloten ausgebildet. Diese Erfahrungen fliessen auch in die Ausbildung der Schweizer Luftwaffe ein, die so weit wie möglich dem bewährten Standard entsprechen wird. Zusätzlich werden die spezifischen schweizerischen Gegebenheiten, wie die steilen Anflüge auf den Gebirgsflugplatz Meiringen, bei der Ausbildung berücksichtigt werden.

Der F-35A verfügt über ein modernes Ausbildungsmodul. Es bietet die Möglichkeit, im echten Flug gegnerische Flugzeuge virtuell darzustellen. Solche Simulationen am Boden oder in der Luft erlauben komplexe Trainingsszenarien ohne den teuren Einsatz von Zielflugzeugen, wie es in den

USA praktiziert wird. Dies ist mit ein Grund, weshalb der Tiger F-5 in der Schweiz dazu nicht mehr benötigt wird. Angehende F-35-Piloten werden rund 20 Prozent weniger Flugstunden benötigen, als dies beim F/A-18 Hornet noch notwendig ist. So ist die Systembedienung im F-35 einfacher. Für die Ausbildung werden untereinander vernetzte Simulatoren beschafft und in Payenne eingerichtet.

Die Pilotenausrüstung ist ähnlich wie beim F/A-18 CD. Das Gurtsystem basiert jedoch auf der bisher eher bei europäischen Herstellern verwendeten Methode mit fest im Schleudersitz verbautem Gurten. So wird also nicht wie im heutigen F/A-18 bereits vor dem Einsteigen das persönliche Gurtzeug übergestreift. Das Helmvisier wird auch einen Restlichtverstärker und ein Infrarotbild projizieren können und ersetzt das Head-up-Display vollständig. Im Helm integriert ist auch die Möglichkeit der Sprachsteuerung direkt mit den Systemen.

Oberstlt Hans Tschirren
Redaktor ASMZ
hans.tschirren@asmz.ch
3006 Bern

